

RENAULT 5 GT *Turbo*

Renault Presse

Renault Presse

Communiqué

Janvier 1985.

LA RENAULT 5 GT TURBO

La petite sportive de la gamme RENAULT 5

Non publiable avant le 24.01.85

A partir de Mars 1985, la gamme RENAULT 5 s'élargit vers le haut avec l'apparition d'une nouvelle version musclée :

La RENAULT 5 GT Turbo

1400 cm³ avec Turbo Garrett T2 et échangeur air-air
115 ch DIN à 5750 tr/mn
16,8 mkg DIN à 3000 tr/mn
200 km/h
0-100 km/h en 8 s
15,8 s au 400 m
29,5 s au 1000 m
5,6 l/100 km à 90 km/h
7,7 l/100 km à 120 km/h
8,7 l/100 km en circuit urbain

Ces quelques chiffres résument à la fois le tempérament sportif et les caractéristiques générales de la voiture.

Pour adapter le comportement routier de la voiture aux performances que peut délivrer son moteur, les trains et la suspension ont été repensés : si, à l'avant il a été conservé un système Mac Pherson à déport négatif - comme sur toutes les RENAULT 5 - celui-ci dispose de ses propres réglages. À l'arrière apparaît un train dit "4 barres", de conception entièrement nouvelle. Le freinage quant à lui est confié à 4 disques, ceux de devant étant ventilés.

Extérieurement la voiture se distingue par ses boucliers et sa calandre spécifiques ainsi que par ses élargisseurs d'ailes et de bavolets.

Le poste de conduite de type sportif est complété par un volant trois branches à jante large, des sièges spécifiques donnant un bon maintien latéral en conduite sportive. Le tableau de bord dispose de repères et aiguilles de couleur rouge ressortant avec netteté sur le fond noir de la planche dont le revêtement est également nouveau.

Le comportement routier de la RENAULT 5 GT Turbo, particulièrement mis en valeur par le brio de son moteur, devrait satisfaire une clientèle dynamique à la recherche d'un grand plaisir de conduire.

La RENAULT 5 GT Turbo est fabriquée à l'usine de Dieppe et le sera, progressivement, à l'usine de Flins.

Prix France TTC : non encore fixé.

La RENAULT 5 GT Turbo constitue la 10ème version de Supercinq (la 11ème version à boîte automatique est prévue au 15 mars).

Elle marque une nouvelle étape (la 3ème) dans l'élargissement de la famille Supercinq.

Janvier 1985.

DERNIERE MINUTE ...

Prix RENAULT 5 GT Turbo : 72 000 F TTC

Options :

Blanc nacré : 2 400 F TTC

Pneus 195/55 R 13 H : 960 F TTC

Toit ouvrant entrebaillant en verre : non disponible au démarrage

Peinture métallisée vernie : 1 180 F TTC

Peinture noire vernie : 620 F TTC

Radio Renault Audio 1000 : 920 F TTC

Radio Renault Audio 3000 : 1 320 F TTC

Radio Renault Audio 5000 : 1 940 F TTC



Renault Presse

RENAULT 5 GT Turbo

Embargo 24/1/85



Renault Presse

RENAULT 5 GT Turbo

Embargo 24/1/85



Renault Presse

RENAULT 5 GT Turbo

Embargo 24/1/85



Renault Presse

RENAULT 5 GT Turbo

Embargo 24/1/85



Renault Presse

RENAULT 5 GT Turbo

Embargo 24/1/85



Renault Presse

RENAULT 5 GT Turbo

Embargo 24/1/85

RENAULT 5 GT Turbo

Caractéristiques Techniques

Lancement février 1985

GROUPE MOTOPROPULSEUR

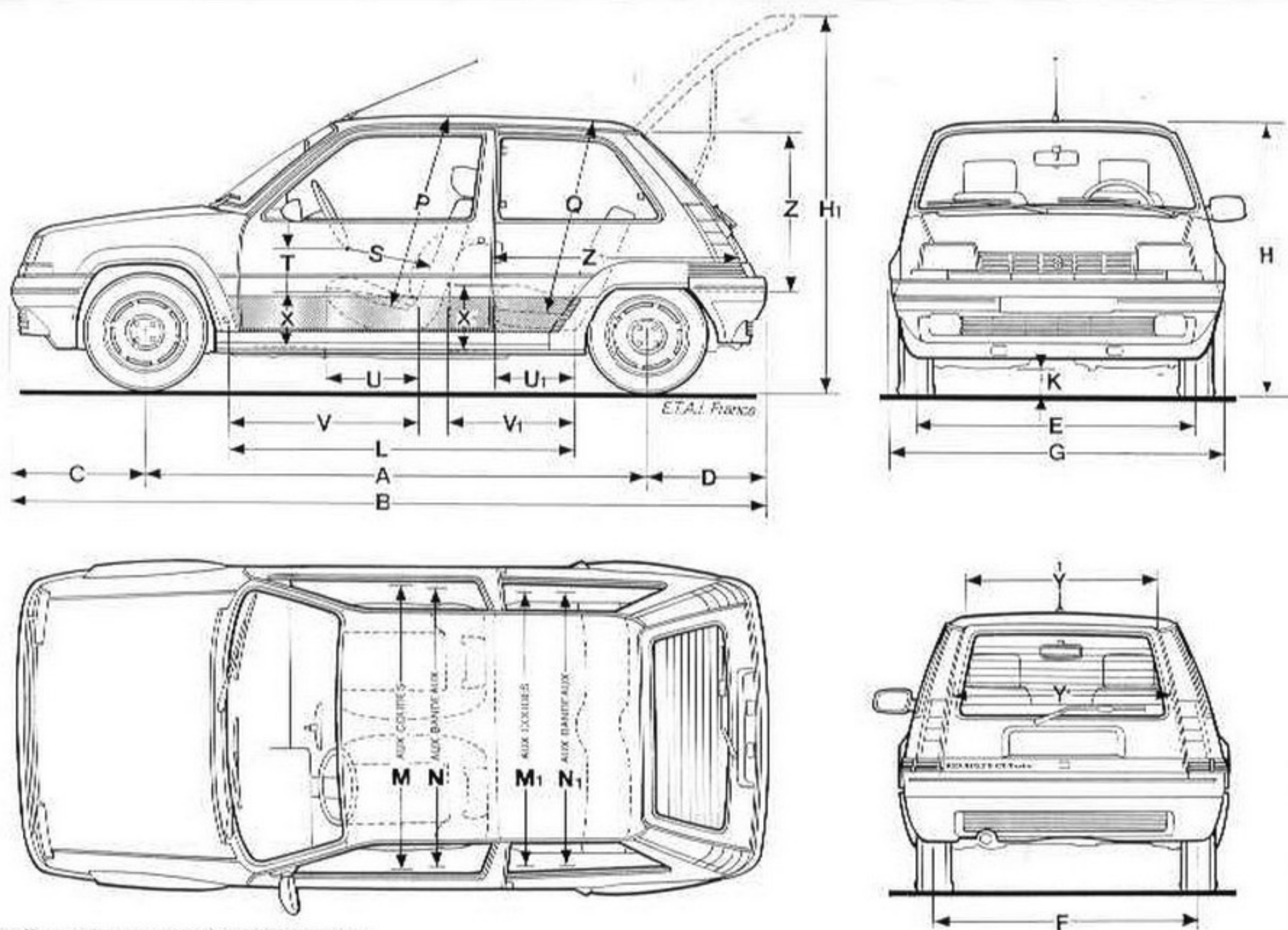
Cylindrée : 1397 cm³, suralimenté
 Puissance maxi : 115 ch DIN à 5750 tr/min
 Couple maxi : 16,8 mkg DIN à 3000 tr/min
 Boîte de vitesses : mécanique, 5 rapports
 Puissance fiscale : 6

CARROSSERIE

Longueur : 3,59 m
 Largeur : 1,59 m
 Hauteur à vide : 1,36 m
 S. Cx (Cx) : 0,65 (0,36)
 Poids à vide : 830 kg

PERFORMANCES/CONSUMMATION

Vitesse maxi : 200 km/h
 0-1000 m : 29,5 s
 à 90 km/h : 5,6 l/100 km
 à 120 km/h : 7,7 l/100 km
 En cycle urbain : 8,7 l/100 km



Les dimensions sont données en mm

A	2 407	L	1 680	U ₁	420
B	3 591	M	1 362	V	956 ^{+ 68} _{- 112}
C	625	M ₁	1 420	V ₁	635 ^{+ 112} _{- 68}
D	560	N	1 290	X	323
E	1 323	N ₁	1 310	X ₁	328
F	1 311	P	949	Y	886
G	1 596	Q	926	Y ₁	1 094
H à vide	1 367	S	435 ^{+ 68} _{- 112}	Z	628
H ₁ à vide	1 919	T	163	Z ₁	1 158
K en charge	120	U	475		

GENERALITES

Genre	: Véhicule particulier.
Nombre de places	: 5.
Puissance fiscale (France)	: 6.
Type mines	: C 40505.
Architecture	: Traction avant, groupe motopropulseur transversal avec boîte de vitesses en bout, 4 roues indépendantes, réservoirs en plastique sous le plancher; roue de secours sous le coffre à bagages.
Structure	: Monocoque tout acier.
Carrosserie	: Coach 3 portes.
Maître couple S (m ²)	: 1,79.
Cx	: 0,36.
S. Cx	: 0,65.
Surface vitrée apparente (m ²)	: 2,36.

MOTEUR

Type-indice	: C1J - C782.
Cycle	: 4 temps essence.
Carburant	: Super.
Disposition	: Transversale, incliné à 12° vers l'arrière.
Architecture	: 4 cylindres en ligne.
Matériau	: Carter-cylindres en fonte, culasse en alliage léger.
Type de chemises	: Humides, amovibles.
Type de chambre de combustion	: En toit.
Nombre de paliers de vilebrequin	: 5.
Alésage x course (mm)	: 76 x 77.
Cylindrée (cm ³)	: 1397.
Rapport volumétrique	: 7,9.
Exigence en indice d'octane (RON)	: 97/99.
Puissance maxi kW ISO (ch DIN)	: 85 (115).
Régime correspondant en tr/min	: 5750.
Couple maxi Nm ISO (mkg DIN)	: 165 (16,8).
Régime correspondant en tr/min	: 3000.
Distribution	
• arbre à cames	: 1, latéral.
• entraînement	: Chaîne simple.
• loi en degrés vilebrequin	: 14°, 66°, 54°, 26°.
• soupapes	: Disposées en ligne, commandées par poussoirs, tiges et culbuteurs.
Allumage; ordre	: Electronique intégral, 1.3.4.2.
Mode d'alimentation	: Carburateur "soufflé", simple corps, Solex 32 DIS.
Alimentation en carburant	: Pompes à essence électriques et régulateur de pression d'essence.
Alimentation en air	: Filtre à air avec volet thermostatique; turbocompresseur Garrett T2 avec échangeur air-air; pression de suralimentation: 700 mbar.
Dispositif de départ à froid	: Volet de départ à commande manuelle.
Refroidissement	
• type	: Liquide, avec circuit sous pression et vase d'expansion chaud.
• ouverture thermostat	: 86 °C
• ventilateur	: Un motoventilateur aspirant, puissance 100 W, Ø 290 mm.
Graissage	: Circuit classique avec pompe spécifique et filtre; dérivation pour l'alimentation du turbo avec clapet anti-retour; carter inférieur cloisonné; refroidissement par échangeur eau-huile dans la boîte à eau du radiateur.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Batterie	: 12 V/175-35Ah.
Alternateur	: 50 A.
Régulateur	: Electronique incorporé à l'alternateur avec témoin de contrôle au tableau de bord.

EMBRAYAGE

Genre	: Monodisque à sec.
Type	: 200 CP 410.
Mécanisme	: A diaphragme.
Butée	: A billes, guidée, en appui constant.
Commande	: Mécanique, par câble, avec rattrapage automatique de jeu à la pédale.

CONVERTISSEUR

Type	: —
Rapport de multiplication au calage	: —

BOITE DE VITESSES

Genre	: Boîte - pont mécanique, disposée transversalement.
Type	: JB3.
Nombre de rapports avant	: 5.
Carter	: En alliage léger.
Commande	: « Simple barre » avec levier au plancher.
Rapports et vitesses en km/h à 1000 tr/min avec pneus (développement)	: 175/60 R 13 H (1,650 m).
1 ^{re}	: 11/34 - 0,323 - 8,579 km/h.
2 ^e	: 19/35 - 0,542 - 14,395 km/h.
3 ^e	: 25/33 - 0,754 - 20,089 km/h.
4 ^e	: 30/29 - 1,034 - 27,432 km/h.
5 ^e	: 33/25 - 1,320 - 35,003 km/h.
AR	: 11/39 - 0,282 - 7,479 km/h.
Couple de pont	: 15/56 - 0,267.

TRANSMISSIONS

Type	: 2 demi-arbres comportant chacun 2 joints homocinétiques.
Joint côté boîte de vitesses	: GI 76 Tripode.
Joint côté roue	: GE 86 Tripode.

DIRECTION

Type ; disposition	: A crémaillère ; en arrière de l'axe du train avant.
Démultiplication au point milieu	: 19,5 : 1.
Diamètre du volant	: 340 mm
Nombre de tours de volant	: 3,25.
Assistance	: Sans.
Ø de braquage entre trottoirs	: 9,80 m.
Ø de braquage entre murs	: 11,00 m.
Réglage du volant en hauteur	: Sans.

TRAINS ET SUSPENSIONS

AVANT	
Géométrie	: Mac Pherson avec triangle inférieur et déport négatif.
Suspension	: Ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques hydrauliques.
Flexibilité	: 25 mm/100 kg.
Barre antidévers	: Ø 21 mm.
ARRIERE	
Géométrie	: Bras tirés, avec essieu semi-rigide à « 4 barres de torsion ».
Suspension	: Barres de torsion et amortisseurs hydrauliques télescopiques.
Flexibilité	: 31 mm/100 kg.
Barre antidévers	: Ø 23,5 mm.

FREINS

Type de circuit	: En X.
Sécurité	: Nivocode.
Assistance	: Amplificateur simple, Ø 8".
Maître cylindre	: Tandem, Ø 19 mm, course 30 mm.
Correcteur	: Double, asservi à la charge.
Freins avant	
• Type	: Disques ventilés, Ø 238 mm, épaisseur 20 mm.
• Cylindre de roues	: Ø 48 mm.
• Surface frottante des plaquettes neuves par train	: 140 cm ² ou 142,4 cm ² .
Freins arrière	
• Type	: Disques pleins, Ø 238 mm, épaisseur 8 mm.
• Cylindre de roues	: Ø 30 mm.
• Surface frottante des garnitures neuves, par train	: 140 cm ² .
Frein à main	: A commande par câble, agissant sur les étriers arrière, avec rattrapage automatique de jeu.

ROUES

Matériau	: Alliage léger (tôle pour roue de secours).
Dimensions	: 5,50 J 13 4 CH 36 (5,50 B 13 pour roue de secours).
Fixation	: 4 vis sur Ø 100 mm.

PNEUMATIQUES

	SERIE	OPTION
Type	Radial, à chambre incorporée	Radial, à chambre incorporée.
Dimensions	175/60 R 13 H.	195/55 R 13 H.
Développement	1,650 m.	

CAPACITES (litres)

Réservoir à carburant	: 50.
Circuit de refroidissement	:
Huile moteur	: 3,7 + 0,5 (filtre).
Huile boîte de vitesses	: 3,4.

CHARGEMENT

Surface (en m ²)	:
Volume (en l)	: 233 mini à 917 maxi.

POIDS (kg)

A vide, en ordre de marche	{ mini : 830.
	{ maxi : 855.
Sur l'avant mini	: 525.
Sur l'arrière mini	: 305.
Total maxi autorisé (PTAC)	: 1255.
Sur l'avant	: 665.
Sur l'arrière	: 620.
Charge utile y compris conducteur	: 400.
Total roulant (PTR)	: 2055.
Remorque non freinée, maxi	: 415.
Remorque freinée, maxi	: 800.

CONSOMMATION (l/100 km)

A 90 km/h	: 5,6.
A 120 km/h	: 7,7.
En cycle urbain	: 8,7.
Moyenne UTAC	: 7,33.

PERFORMANCES

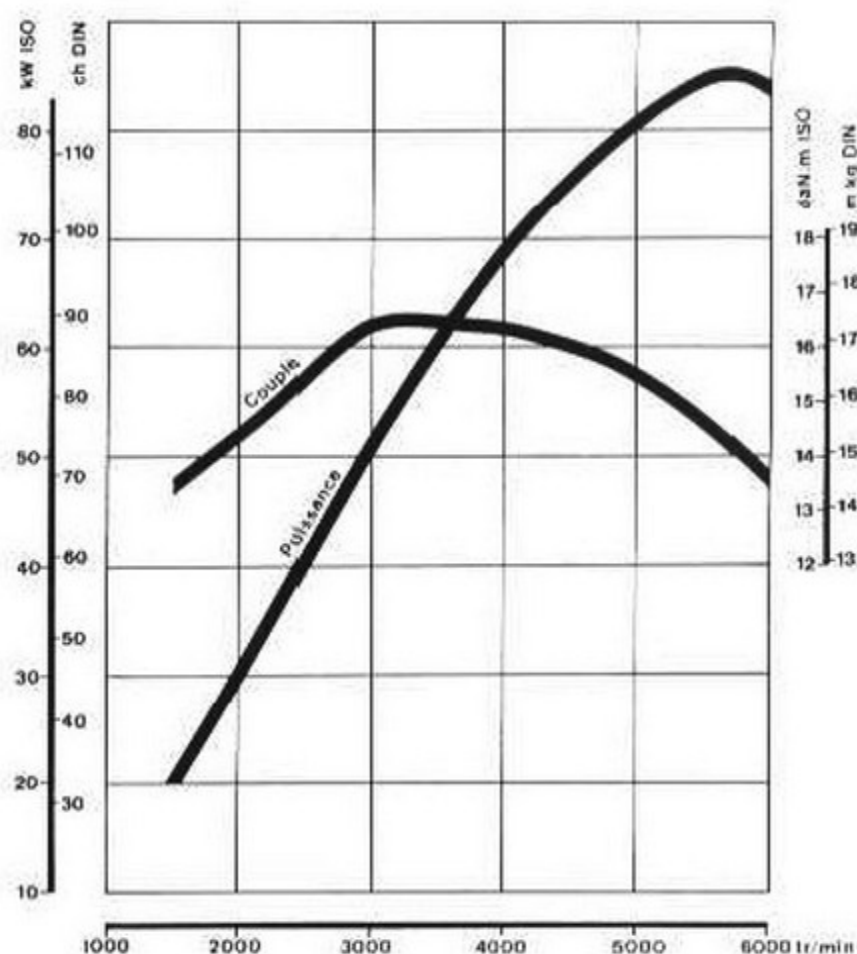
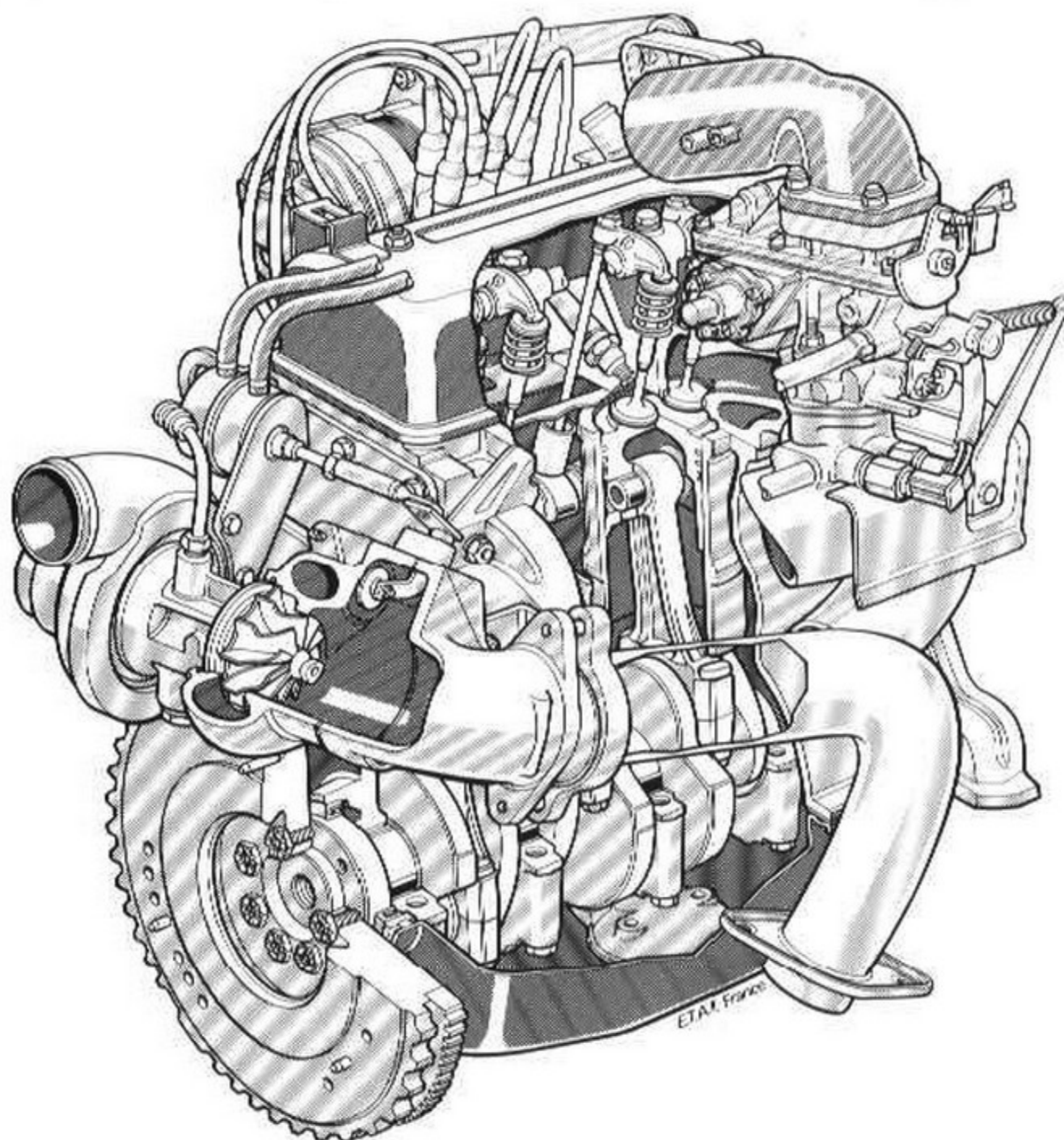
Vitesse maxi (km/h)	: 200.
0-400 m (s)	: 15,8.
0-1000 m (s)	: 29,5.
0-100 km/h (s)	: 8.
Rampe maxi de démarrage au PTR	: 12 %.

ENTRETIEN

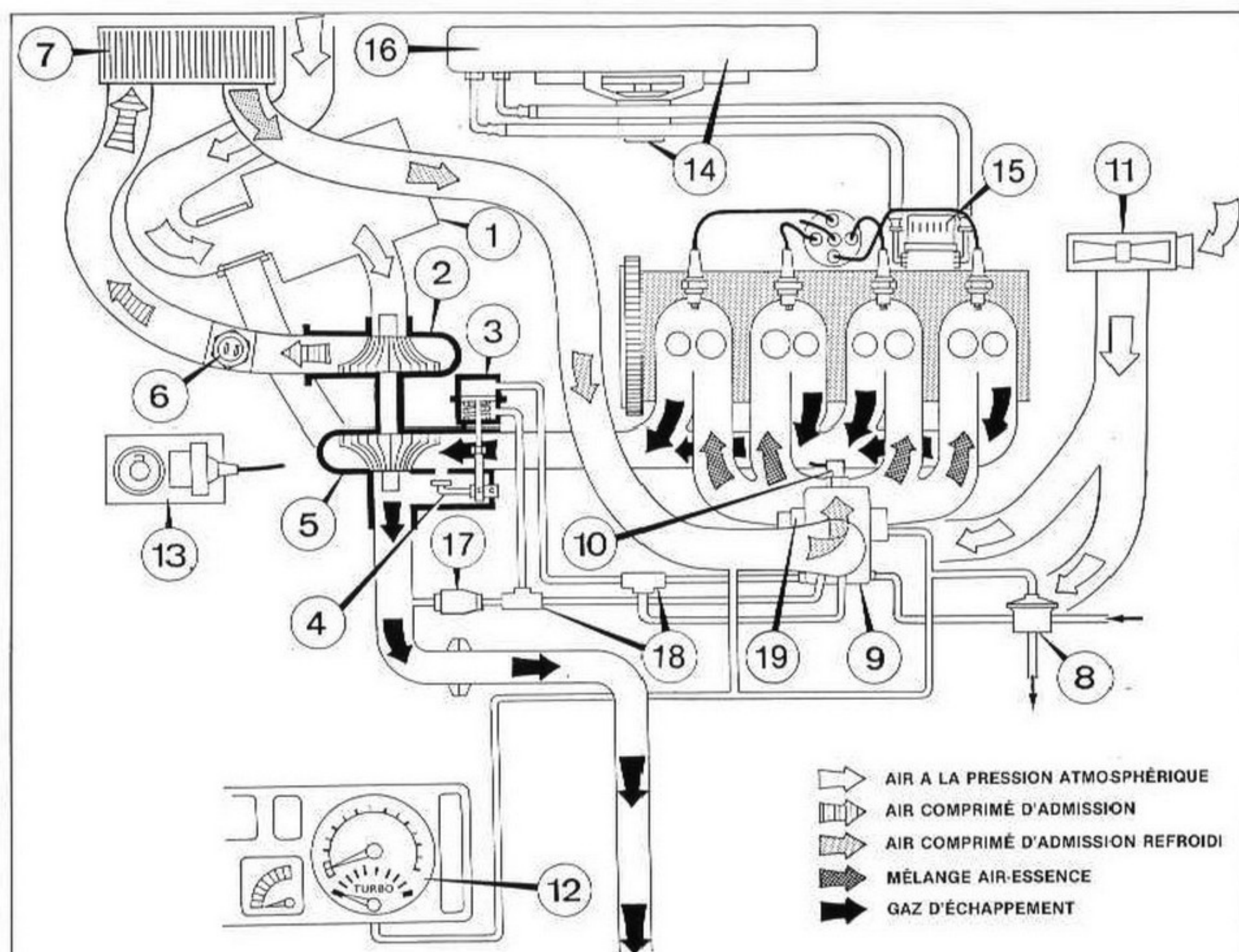
1 ^{re} révision avec vidange	: Entre 1 000 et 3 000 km.
Vidange moteur	: Tous les 10 000 km.
Vidange boîte de vitesses	: Tous les 50 000 km.
Entretien, mise au point	: Suivant le programme d'entretien.

LES OPTIONS

- Peinture métallisée vernie.
- Pneumatiques 195/55 R 13 H.
- Toit ouvrant entrebâillant en verre.
- RENAULT audio 1000, 3000 ou 5000.


CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

Type indice	: C1J - C782
Carburant	: Super
Architecture	: 4 cylindres en ligne, verticaux
Matériau	: Bloc fonte, culasse alliage léger
Vilebrequin	: 5 paliers
Alésage × course	: 76 × 77 mm
Cylindrée	: 1397 cm ³
Rapport volumétrique	: 7,9 : 1
Puissance maxi ISO (DIN)	: 85 kW (115 ch) à 5750 tr/min
Couple maxi ISO (DIN)	: 165 Nm (16,8 mkg) à 3000 tr/min
Distribution	: 1 arbre à cames latéral
Loi d'arbre à cames	: 14°, 66°, 54°, 26°
Allumage	: Electronique intégral
Alimentation	: Turbo et carburateur « soufflé »
Refroidissement	: Liquide, sous pression
Application	: RENAULT 5 GT Turbo



1. Filtre à air avec volet thermostatique
2. Compresseur
3. Capsule de régulation de pression
4. Clapet de dérivation des gaz d'échappement
5. Turbine
6. Pressostat de sécurité
7. Echangeur air-air avec volet thermostatique
8. Régulateur de pression d'essence
9. Carburateur « soufflé »
10. Thermocontact du système anti-percolation

11. Motoventilateur anti-percolation
12. Manomètre de tableau de bord
13. Allumage électronique intégral
14. Radiateur et son motoventilateur
15. Filtre à huile
16. Radiateur huile-eau
17. Clapet anti-retour
18. Raccords en té
19. Enrichisseurs étagés

QUELQUES COMPARAISONS

Le moteur équipant le RENAULT 5 GT Turbo appartient à la famille des moteurs « Cléon-fonte », type C, montés sur les gammes RENAULT 5, 9 et 11. Il est à rapprocher du moteur de la RENAULT 11 Turbo.

Le tableau suivant résume les principales caractéristiques des moteurs type C, suralimentés par turbocompresseur et équipant les RENAULT 5 Lauréate Turbo, RENAULT 11 Turbo et RENAULT 5 GT Turbo :

	5 Lauréate Turbo	11 Turbo	5 GT Turbo
Type du moteur	C6J - D750	C1J - L760	C1J - C782
Disposition	Longitudinale	Transversale	Transversale
Cylindrée	1 397 cm ³	1 397 cm ³	1 397 cm ³
Alésage × course	76 × 77 mm	76 × 77 mm	76 × 77 mm
Rapport volumétrique	8,6:1	8:1	7,9:1
Arbre à cames	10°, 54°, 54°, 10°	12°, 56°, 56°, 12°	14°, 66°, 54°, 26°
Allumage	Electronique intégral	Electronique intégral	Electronique intégral
Chambre de combustion	Hémisphérique	En coin	En coin
Soupapes	En « V »	En ligne	En ligne
Carburateur	« Aspiré »	« Soufflé »	« Soufflé »
Echangeur air-air	Sans	Avec	Avec
Turbocompresseur	Garrett T3	Garrett T2	Garrett T2
Régulation Turbo	Par admission	Par admission	Par admission + échappement
Radiateur à huile	« Air-huile »	« Eau-huile »	« Eau-huile »
Pression de suralimentation	420 ± 30 mbar	620 ± 30 mbar	700 ± 30 mbar
Puissance maxi (DIN)	110 ch à 6000 tr/min	105 ch à 5500 tr/min	115 ch à 5750 tr/min
Couple maxi (DIN)	15 mkg à 4000 tr/min	16,5 mkg à 2500tr/min	16,8 mkg à 3000 tr/min

Ces trois véhicules présentent les performances suivantes, en fonction de leurs autres caractéristiques essentielles :

	5 Lauréate Turbo	11 Turbo	5 GT Turbo
Poids à vide	870 kg	915 kg	830 kg
S.Cx	0,66	0,68	0,65
S	1,73 m ²	1,85 m ²	1,79 m ²
Cx	0,38	0,37	0,36
Vitesse à 1000 tr/min en 5 ^e	31,26 km/h	34,28 km/h	35,00 km/h
Pneumatiques	175/60 R 13 H	175/65 R 14 H	175/60 R 13 H
Empattement	2412-2442 mm	2483 mm	2407 mm
Voie avant	1294 mm	1400 mm	1323 mm
Voie arrière	1261 mm	1357 mm	1311 mm
Vitesse maxi	186 km/h	186 km/h	200 km/h
0-400 m	16,5 s	16 s	15,8 s
0-1000 m	31 s	30 s	29,5 s
0-100 km/h	9,1 s	9 s	8 s
Consommation (l/100 km)			
à 90 km/h	6,3	6,2	5,6
à 120 km/h	8,5	7,9	7,7
en cycle urbain	9,1	8,9	8,7
moyenne UTAC	7,9	7,66	7,33

LES SPECIFICITÉS DU MOTEUR

Le moteur de la RENAULT 5 GT *Turbo* reprend l'architecture générale du moteur de la RENAULT 5 GTL 1400, avec une culasse comportant des chambres de combustion « en coin » et des soupapes en ligne. Pour pouvoir être suralimenté, il a été traité d'une façon analogue à celle du moteur de la RENAULT 11 *Turbo*, dont il se différencie toutefois par les éléments indiqués dans les paragraphes suivants.

LES COMPOSANTS PARTICULIERS

- Les pistons et leurs segments coup de feu sont analogues à ceux de la RENAULT 11 *Turbo* tandis que les segments racleurs sont spécifiques.
- La culasse (traitement et hauteur) est analogue à celle de la RENAULT 11 *Turbo*, mais son joint est spécifique pour ajuster le rapport volumétrique à la valeur souhaitée.
- Les soupapes d'admission et les soupapes d'échappement avec queue chromée et tulipe en Resistel stellite sont identiques à celles de la RENAULT 11 *Turbo*.
- Les collecteurs d'admission et d'échappement sont spécifiques; celui d'admission dispose d'une circulation d'eau pour mieux cerner la température du mélange.
- L'arbre à cames, un peu plus croisé que celui de la RENAULT 11 *Turbo*, est spécifique; il participe au gain sur le couple.

LE CIRCUIT DE GRAISSAGE

- La pompe à huile est spécifique.
- Le carter d'huile, cloisonné pour éviter les déjaugages, est identique à celui de la RENAULT 11 *Turbo*.
- Comme sur la RENAULT 11 *Turbo*, le graissage des culbuteurs est amélioré.
- La réaspiration des vapeurs d'huile, classique dans son principe, est spécifique, et comporte un décanteur d'huile.
Elle est contrôlée côté turbocompresseur par un ajutage $\varnothing$ 7 mm et côté carburateur par un ajutage $\varnothing$ 1,7 mm et un clapet anti-retour évitant de souffler dans ce circuit en phase de suralimentation.
- Le refroidissement de l'huile est effectué par circulation de celle-ci dans la boîte à eau gauche du radiateur, à partir de l'embase du filtre à huile; si le principe est analogue à celui de la RENAULT 11 *Turbo*, la réalisation est un peu différente.
- Le circuit d'alimentation d'huile du turbocompresseur est spécifique. Il est classique dans son agencement et comporte, comme sur la RENAULT 11 *Turbo*, un clapet anti-retour sur la canalisation d'alimentation pour favoriser le graissage lors de la mise en route du moteur.

LE CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

- La pompe à eau à débit augmenté est identique à celle de la RENAULT 11 *Turbo*.
- Le radiateur d'eau est spécifique, avec la circulation d'huile dans sa boîte à eau de gauche.
- Le vase d'expansion est chaud, pour faciliter le dégazage du circuit (montage analogue à celui de la RENAULT 11 *Turbo*).

LE CIRCUIT D'ALLUMAGE

- L'allumage est du type électronique intégral avec loi spécifique RE 208.
- Les bougies sont de marque Eyquem, type 805 LP, comme sur la RENAULT 11 *Turbo*.
- Un pressostat de sécurité, situé dans le circuit d'air en aval du turbo, coupe l'allumage par l'intermédiaire d'un relais en cas de pression de suralimentation trop élevée. Son tarage est spécifique : 1100 ± 50 mbar.

L'ALIMENTATION EN AIR

Le filtre à air et l'échangeur air-air sont équipés de volets thermostatiques. Ces volets ont pour but d'ajuster la température de l'air afin d'éviter soit le cliquetis, soit les pertes de performance, soit le givrage du carburateur. Le RENAULT 5 GT *Turbo* dispose d'un système anti-percolation qui lui est propre : un motoventilateur est fixé sur le côté d'auvent droit du compartiment moteur. Commandé par un thermo-contact situé sur le collecteur d'admission et un relais sans temporisation, ce motoventilateur dirige de l'air frais, par l'intermédiaire de conduits, vers la cuve du carburateur et vers le régulateur de pression d'essence.

L'ALIMENTATION EN ESSENCE

Elle est analogue dans son principe à celle de la RENAULT 11 *Turbo* et comporte :

- une pompe à essence électrique (débit 60 l/h sous 2,5 bars), fixée sur la traverse arrière et commandée par un relais tachymétrique ;
- un filtre à essence en aval de la pompe ;
- un régulateur de pression d'essence fixé sur la chapelle d'amortisseur avant droit et dont le but est de délivrer une pression d'essence toujours supérieure de 275 mbar à la pression de suralimentation. Cette solution revient à faire fonctionner le carburateur de façon classique.

Elle est spécifique dans la mesure où la RENAULT 5 GT *Turbo* dispose de 2 réservoirs : un réservoir principal (43 l) identique à celui de la gamme RENAULT 5, et un réservoir supplémentaire (7 l) situé à l'arrière droit du véhicule et réalisé en matériau synthétique. Lorsque le réservoir principal atteint le niveau minimal, une pompe électrique auxiliaire, à fonctionnement temporisé, vidange, par séquences, le contenu du réservoir supplémentaire vers le réservoir principal.

LE CARBURATEUR

C'est un carburateur simple corps Solex 32 DIS-854 « soufflé » et donc étanche. Comme celui de la RENAULT 11 *Turbo*, il est en magnésium (rigidité des plans de joint et légèreté). Ses réglages sont proches de ceux de la RENAULT 11 *Turbo* ainsi que son enrichisseur à deux étages :

- le premier étage, à aiguille, intervient pour les charges moyennes ;
- le deuxième étage, à bille, s'ajoute au précédent pour le fonctionnement pleine charge.

LE TURBOCOMPRESSEUR

Comme sur la RENAULT 11 *Turbo*, c'est un Garrett T2, avantageux par ses dimensions et son poids réduits, sa bonne dissipation thermique et sa faible inertie favorable à la diminution du temps de réponse.

La régulation du turbo, par capsule et clapet, spécifique à la RENAULT 5 GT *Turbo*, a permis d'obtenir une pression de suralimentation légèrement croissante avec le régime ce qui est favorable pour la puissance.

La membrane de la capsule de régulation est soumise d'un côté, et de façon classique, à la pression de suralimentation régnant à l'entrée du carburateur et de l'autre côté aux ondes de pression d'échappement captées en aval du turbocompresseur. Un dispositif de balayage par liaison avec l'admission évite la détérioration de la membrane de la capsule par les gaz d'échappement. Les ajustements nécessaires sont réalisés par des calibrages placés dans les différentes canalisations.

En dehors des performances de son moteur et des évolutions apportées à son architecture, la RENAULT 5 GT Turbo dispose d'un équipement de haut niveau, comportant des spécificités par rapport à l'ensemble de la gamme RENAULT 5.

EQUIPEMENT EXTÉRIEUR

- Elargisseurs d'ailes et de bavolets.
- Bouclier avant intégrant spoiler, entrée d'air pour l'échangeur air-air et phares additionnels.
- Bouclier arrière avec « fausse » grille, façon RENAULT 5 Turbo 2.
- Calandre spécifique.
- Roues en alliage léger 5,50 J 13.
- Pneumatiques 175/60 R 13 H ou 195/55 R 13 H en option.
- Monogramme «GT Turbo» sur la calandre.
- Monogramme «RENAULT 5 GT Turbo» sur hayon arrière.
- Liseré décoratif sur les boucliers.
- Feu de brouillard et feux de recul.

EQUIPEMENT INTERIEUR

- Volant sport à 3 branches, de forme ergonomique.
- Compteur gradué jusqu'à 220 km/h.
- Manomètre de pression de suralimentation intégré au compte-tours.
- Lève-vitres à commande manuelle.
- Prééquipement radio.
- Essuie-lunette arrière.
- Lunette arrière chauffante.
- Réglage intérieur du rétroviseur côté conducteur.
- Sièges avant, montés sur parallélogramme avec ressorts compensateurs pour faciliter l'accès aux places arrière, et comportant assise et dossier avec maintiens latéraux, ainsi que des appuis-tête réglables en hauteur.
- Banquette arrière avec fonctionnalité 1/1.
- Pédale d'accélérateur élargie pour faciliter le « talon-pointe ».
- Planche de bord noire en PVC.
- Console type « besace », avec emplacement pour autoradio.

TEINTES ET SELLERIE

	Laques opaques			Laques métallisées vernies		
	Blanc 355	Noir 694	Rouge 705	Bleu Alpine 485	Argent 620	Blanc nacré
Sellerie drap noir, gris rayé rouge						

OPTIONS

- Peinture métallisée vernie.
- Pneumatiques 195/55 R 13 H.
- Toit ouvrant entrebâillant, en verre.
- RENAULT Audio 1000, 3000 ou 5000.

		RENAULT 5 GT Turbo	RENAULT 5 Turbo 2	RENAULT 11 Turbo	RENAULT 18 Turbo		RENAULT Fuego Turbo
					berline	break	
GENERALITES							
Puissance fiscale (France)		6	6	6	7	7	7
Type Mines		C 40505	822 000	C 37500	134 500	135 500	136 500
MOTEUR							
Nombre de cylindres		4	4	4	4		4
Cylindrée (cm ³)		1 397	1 397	1 397	1 565		1 565
Rapport volumétrique		7,9 : 1	7,3 : 1	8 : 1	8,6 : 1		8 : 1
Puissance maxi kW ISO (ch DIN)		85 (115)	118 (160)	77 (105)	92 (125)		97 (132)
Régime correspondant (tr/min)		5 750	6 000	5 500	5 500		5 500
Couple maxi Nm ISO (mkg DIN)		165 (16,8)	221 (22,5)	162 (16,5)	181 (18,5)		200 (20,4)
Régime correspondant (tr/min)		3 000	3 250	2 500	2 500		3 000
BOITE DE VITESSES							
Nombre de rapports avant		5	5	5	5		5
Vitesse en km/h à 1 000 tr/min							
1 ^{re}		8,579	8,486	8,401	7,046		7,04
2 ^e		14,395	13,864	14,097	13,245		13,24
3 ^e		20,089	20,669	19,672	20,457		20,45
4 ^e		27,432	26,999	26,863	29,700		29,70
5 ^e		35,003	32,886	34,285	36,780		36,78
DIRECTION							
Manuelle - Assistée (OP : option)		Manuelle	Manuelle	Manuelle	Manuelle - OP		Assistée
Démultiplication au point milieu		19,5 : 1	17 : 1	19,5 : 1	20,87 : 1 - 16,4 : 1		16,4 : 1
TRAINS ET SUSPENSIONS							
Train avant		Mac Pherson triangulé	Quadrilatères transversaux	Mac Pherson triangulé	Quadrilatères transversaux		Quadrilatères transversaux
Flexibilité (mm/100 kg)		25	38	30	33		33
Train arrière		Semi-rigide	Quadrilatères	Bras tirés	Axe rigide		Axe rigide
Flexibilité (mm/100 kg)		31	22	38	32 variable		32
ROUES	AV	Alu 5,5 J 13	Alu TRX 135 x 340	Alu 5,5 J 14	Alu 5,5 B 14		Alu 5,5 J 14
	AR	Alu 5,5 J 13	Alu TRX 195 x 365	Alu 5,5 J 14	Alu 5,5 B 14		Alu 5,5 J 14
PNEUMATIQUES	AV	175/60 R 13 H	190/55 VR 340	175/65 HR 14	185/65 HR 14		185/65 HR 14
	AR	175/60 R 13 H	220/55 VR 365	175/65 HR 14	185/65 HR 14		185/65 HR 14
FREINAGE							
Disque (D), ventilés (DV)	AV	DV-238	DV-260	DV-238	DV-259		DV-259
Tambours (T) et Ø en mm	AR	D-238	DV-260	T-180	D-254		D-254
Amplificateur Ø		8	6	8	9		9
RESERVOIR							
Capacité en litres		50	93	47	53	57	57
POIDS (en kg)							
A vide en ordre de marche		830	970	915	1 040	1 115	1 060
Total autorisé		1 255	1 240	1 315	1 440	1 540	1 380
Maxi remorque non freinée		415	—	455	520	550	520
Maxi remorque freinée		800	—	800	1 000	900	1 000
CONSOMMATION (l/100 km)							
à 90 km/h		5,6	7,1	6,2	5,5	6,2	5,7
à 120 km/h		7,7	10,0	7,9	7,7	8,3	7,7
en cycle urbain		8,7	11,2	8,9	9,7	9,7	10,5
PERFORMANCES							
Vitesse maxi (km/h)		200	200	186	195	190	+ 200
0-400 m (secondes)		15,8	15,0	16,0	16,9	17,2	16,5
0-1 000 m (secondes)		29,5	27,8	30,0	31,2	32,2	30,0
0-100 km/h (secondes)		8	6,9	9,0	10,0	10,2	9,5

	RENAULT 5 GT Turbo	ALFA 33 Qua.Verde	CITROËN Visa GTI	FIAT Ritmo Abarth 130 TC	FORD Escort XR3 i	FORD Escort Turbo RS	LANCIA Delta Turbo HF
Puissance administrative (France)	6	8	8	11	8		8
MOTEUR							
Cylindrée (cm ³)	1 397	1 490	1 580	1 995	1 597	1 597	1 585
Puissance maxi en ch DIN	115	105	105	130	105	130	130
à tr/min	5 750	6 000	6 250	5 900	6 000	6 000	5 600
Couple maxi en mkg DIN	16,8	13,6	13,7	18,0	14,1	18,4	19,5
à tr/min	3 000	4 000	4 000	3 600	4 800	3 000	3 700
BOITE DE VITESSES	5	5	5	5	5	5	5
Vitesse en km/h à 1 000 tr/min							
en 4 ^e	27,4	25,0	23,9	26,6	26,1		26,4
en 5 ^e	35,0	31,2	29,5	31,7	32,6	32,7	33,7
DIMENSIONS							
Longueur H.T. (m)	3,59	4,02	3,69	4,01	4,07	4,07	3,90
POIDS							
à vide (kg)	830	935	870	950	920		1 000
PERFORMANCES							
Vitesse maxi (km/h)	200	185		190	186	200	195
0-400 m D.A. (s)	15,8	16,9		16,0			16,1
0-1 000 m D.A. (s)	29,5	31,3		29,4			29,9
0 à 100 km/h (s)	8,0	10,5		8,0	9,6		8,9
CONSUMMATION							
à 90 km/h (l/100 km)	5,6	6,2	5,9	6,6	6,4		6,8
à 120 km/h (l/100 km)	7,7	7,9	7,6	8,8	8,1		9,3
cycle urbain (l/100 km)	8,7	10,9	8,7	11,0	10,6		10,8
moyenne U.T.A.C. (l/100 km)	7,33	8,33	7,40	8,80	8,37		8,97

Document non publiable

Source : documents constructeurs et presse spécialisée

ITSUBISHI Colt Turbo	OPEL Kadett GSI	PEUGEOT 205 GTI	RENAULT 11 Turbo	TOYOTA Corolla Coupe 1,6 S	VOLKSWAGEN Golf GTI
6	9	8	6	9	9
1 410 105 5 500 15,8 3 500	1 796 115 5 800 15,4 4 800	1 580 105 6 250 13,7 4 000	1 397 105 5 500 16,5 2 500	1 587 124 6 600 14,5 5 200	1 781 112 5 500 16,0 3 100
4	5	5	5	5	5
35,6 —	25,3 31,9	24,3 30,8	26,9 34,3	25,3 29,4	25,5 32,3
3,81	4,00	3,71	3,99	4,18	3,99
860	970	850	915	970	940
180	203	190 16,7 31,0 9,5	186 16,0 30,0 9,0	195 16,2 30,0 8,9	191 9,7
5,9 8,0 8,0 7,30	5,6 7,2 11,3 8,03	5,6 7,3 8,7 7,20	6,2 7,9 8,9 7,67	6,2 8,1 8,9 7,73	5,7 7,5 10,9 8,03

Direction de l'Information et des Relations Publiques

34, quai du Point du Jour - 92100 Boulogne-Billancourt - Tél. : (01) 47 62 71 - Télex : 211 220 RFAD - Adresse Télégraph. : Roussel Boulogne